

VON PHILIPP CRONE

Als Reinhard Ott die Lokomotive zwischen seine Finger klemmt, wird es still im Raum. Zwei Männer schauen auf den schwarzen Zug, eine Dampflok. Ott ist der eine, ein Mann mit der Statur eines Anheizers und Fingern, die gleich zwei Schienen der Z-Serie bedecken würden. Neben ihm steht sein Mitarbeiter, Herr Steinhauser, sie blicken auf eine Berglandschaft mit ein paar Häusern und einem kleinen Bahnhof. Zwei Menschen, die täglich Tausende Züge um sich herum haben, warten still und bewegungslos auf den Moment, wenn eine Standardlok losfahren kann. Wenn sich der Magie der Miniaturen auf die Spur kommen lässt, dann hier. Durch Ott und seine Vorführerschaft natürlich. Aber auch durch den Stammkunden aus Regensburg, der eine halbe Stunde später an diesem Montag Ende Januar am eigentlich geschlossenen Märklin-Laden in der Bayerstraße klopfen wird. Er sagt in wenigen Sätzen wohl fast alles, was es zu Spielzeugeisenbahnen und ihrer Faszination zu sagen gibt.

Die zentrale Steuerung der doppelbettgroßen Anlage, die auf Hüfthöhe aufgebaut ist, braucht noch einige Sekunden. Seit Modellbahnen nicht mehr nur mehr oder weniger Strom empfangen, sondern digitale Befehle, seit sie zu Computern geworden sind, muss eine Lok erst hochgefahren werden, bevor sie losfahren kann.

Der Computer, ein Playstation-großes Plastikgerät, hat die Lok erkannt und lädt ihre Daten hoch. Auf dem Display wächst langsam ein Balken. Stille im Geschäft an der Bayerstraße, keine 50 Meter von den richtigen Gleisen entfernt. Ott hat gerade noch vom fulminanten Corona-Boom erzählt, von den Fehlern der Vergangenheit, die bei der Firma Märklin gemacht wurden. Er hat von der Baureihe 89 und dem Krokodil gesprochen, von früher, als man nur an Ostern und Weihnachten mit der Bahn spielen durfte, er hat alles versucht, um die Faszination greifbar zu machen, die manche Menschen, vor allem Männer, „das sind mindestens 95 Prozent“, packt, wenn sie geschrumpfte Züge sehen. Der Balken ist voll, der Zug bereit, und Ott dreht den roten Drehregler langsam hoch.

Die meisten Modelleisenbahner sind Männer, „mindestens 95 Prozent“

Reinhard Ott hat etwas Politisches an sich. Nicht nur die Statur oder die ein wenig an Pranken erinnernden Hände, auch die Sprache, der leicht verunsicherte Slang, Ott, Münchner und Bankkaufmann, war fünf, als sein Vater ihm einen ersten Märklin-Zug schenkte. Und wenn einen etwas nicht wundert in dieser nostalgischen Männerwelt der Technik, dann dass dieser Zug hier im Laden steht, gut eingepackt natürlich in Papier und Karton. Ott hat ihn gerade schon einmal ausgepackt, eine E18-Lok, also eine elektrische. Märklinisten und alle anderen Spielzeugeisenbahner nehmen beim Anfassen ihrer Loks immer so eine leicht nach vorne gebeugte Haltung ein, als ob sie sich schützend über ein Baby stellen.

E18. Eins ist klar, wenn man in diese Welt eintaucht, es ist eine der technischen Abkürzungen. Jeder Märklinist weiß, was eine 3000 ist. Die meistverkaufte Lok des Ladens und der Firma, Artikelnummer 3000, die im Prospekt „Tenderlokomotive Baureihe 89.0“ heißt. Ott sagt, und das ist dann Polt im Maßstab 1:1, zum Prospekt „An Broschegg“. Der Broschegg hatte früher ein paar Seiten, heute ist das ein 430-Seiten-Katalog, dick wie ein Ott-Daumen. Für jeden Normalo ist die 3000 eben irgendeine Dampflok, für Eisenbahner die Beginn einer Leidenschaft, einer eigenen Welt voller Sehnsüchte, viel Freude, etwas Frust und ab und an Gefrickel.

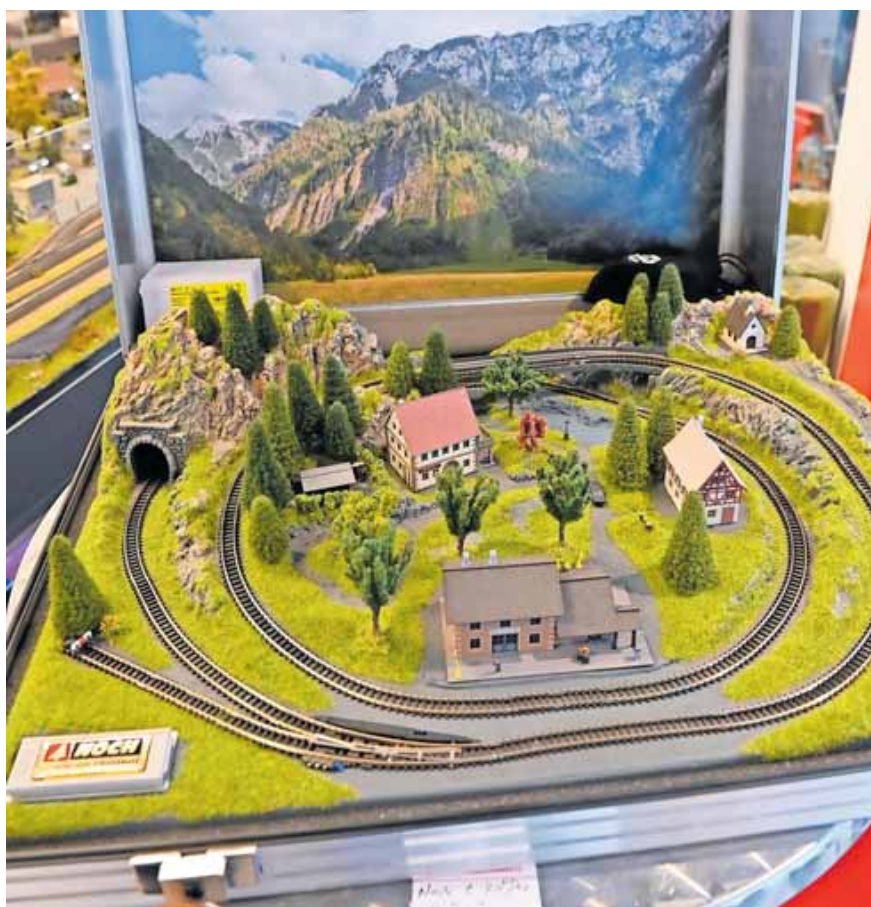
Die 3000 kostet heute 85 Euro. „Die Bahnen waren schon immer teuer“, sagt Ott. Dementsprechend begeistert war er als Kind, von seinem Vater so ein erstes Set geschenkt zu bekommen. „Damals war es ja so, dass man nur an Weihnachten und Ostern mit der Bahn spielen durfte.“ Die nahm einfach sonst zu viel Platz weg. Seitdem hat sich viel verändert. Ein Trafo, vorwärts und rückwärts, schneller und langsamer je nach Stromzufuhr, das war damals. Heute hat so eine Lok bis zu 30 Funktionen. „Es ist schon deutlich anspruchsvoller geworden“, sagt Ott.

Manches aber hat sich eben auch gar nicht verändert, wenn man den 62-jährigen Ott so sieht, wie er die Dampflokomotive aufs Gleis setzt und wartet, bis sie fahrbereit ist. Da kann er dem großen intellektuellen Gerhard Polt noch so ähnlich sein, so eine Faszination, die beinahe ins Apathische lappt, kriegt selbst ein Polt nicht ohne Weiteres hin. Ott sagt noch: „Heute gehen von der Steuerungseinheit nur noch zwei



Seit 57 Jahren ist Reinhard Ott nun Märklinist. Heute verkauft der 62-Jährige wieder mehr im Geschäft an der Bayerstraße. Selten das sogenannte Krokodil (oben), oft die Dampflok mit der Nummer 3000 (unten, rechts), manchmal auch für knapp 800 Euro fertige Eisenbahnkoffer (unten).

FOTOS: STEPHAN RUMPF



Kabel ans Gleis“, der Rest sind digitale Befehle an die Bonaibahnen. Dann stößt die Lok ein Zischen aus. Dampf aus dem Kessel, die Lok ist fast fahrbereit, die Strecke wird sie über eine Eisenbahnbrücke durch einen Tunnel direkt an Otts Bauch vorbei Richtung Auslage führen, ehe sie wieder abbiegt und in den Bahnhof einfährt. Zisch. Pause. Stille.

Ho, Ha-Null, die meistverbreitete Spurgröße, darauf steht die Lok. Es gibt mittlerweile auch Breiten für jeden Bedarf. Für Gartenbesitzer mit Lok-Syndrom hat die Firma Wagen im Maßstab 1:22,5 im Angebot, wetterfest. Die können selbst im Hochsommer oder bei Schneefall fahren, wie im richtigen Leben. Wobei, vielleicht sogar zuverlässiger. Oder für Großgrund- oder Turnhallenbesitzer auch Märklin 1, Maßstab 1:32. Da hat Ott ein Krokodil in der Auslage. Eine grüne Lok, „Ganzmetall, das ist ein Kunstwerk“, und kostet mit 3300 Euro auch so viel. „So filigran, allein die Pantomagen.“ (Für alle Nicht-Märklinisten: Das sind Stromabnehmer.) Wobei, das wird der Kunde aus Regensburg auch zeigen, um Geld geht es bei diesem Hobby nicht, zumindest nicht um einen rationalen Zugang zu den Kosten des Im-Kreis-Fahrens.

Die Palette umfasst dann auch noch Minitrix (1:160) oder Märklin Z, Maßstab (1:220) Für Märklin-Ultras gibt es da zum Beispiel einen Koffer, den eine Spezialfirma baut. Sieht von außen aus wie ein metallener Aktenkoffer, und hat drinnen eine kleine Bahnwelt mit Runde, Abstellgleis, Bäumen und Feldern. „Das löst auch das Staubproblem“, sagt Ott. Früher durfte man die Bahn kaum aufbauen, heute muss man sie regelmäßig entstauben, die Plas-

tikbäume in der großen Ladenlandschaft einfach mit dem Staubsauger.

Woher kommt diese Leidenschaft, bei der manche ernsthaft ihre Modelleisenbahnen in einem Koffer mit sich führen?

„Erstens: die Technik.“ Ott blickt auf den Zug, der jetzt nicht mehr zischt. In den Märklin-Werken werden in Produktionsstraßen die kleinen Züge und Waggons zusammengebaut, die mit den Jahren immer noch originalgetreuer wurden. Dass sie exakt die Töne von sich geben, die ihre großen Kollegen ein paar Meter weiter auch machen, ist vielleicht gar nicht das Entscheidende.

Es gibt Sammler, die sich beschweren, wenn zwei Puffer nicht auf den Millimeterbruchteil mit dem Original übereinstimmen. So eine übertriebene Liebe zum Detail ist vielleicht auch einfach Männersache. Da wundert man sich auch gar nicht, dass Sammler nach Epochen sammeln.

Manche sammeln und fahren nicht, sehen Züge als Wertanlage, und genießen das angenehme Gefühl eines jeden Sammlers, etwas zu besitzen, einfach zu haben. Andere bauen sich Anlagen auf 60 Quadratmetern. „Die weltgrößte Anlage ist natürlich das Hamburger Miniaturwunderland, das meistbesuchte Museum überhaupt.“

„Die Erwachsenen spielen ja nicht“, sagt Ott, und jetzt wird es kompliziert. „Die machen Betrieb.“ Wo da jetzt der Unterschied sein soll, sagt er nicht. Und ob das von so einem Märklinisten vielleicht einfach auch eine Ausrede ist, weiß man auch nicht. Die Kinderserie, ab drei Jahren, ist robust, batteriebetrieben, „da kann man auch mal auf die Gleise treten“. Und vor allem ist diese Serie noch nicht so alt. Märklin wäre vor

Im Lokdown

Vom ersten Trafo bis zu volldigitalisierten Minizügen: Reinhard Ott vom Münchner Märklin-Geschäft erklärt, warum immer mehr Menschen wieder auf Modelleisenbahnen stehen. Der Trend kommt nicht nur durch Corona



Jahren fast eingegangen, es lief immer schlechter, „weil man den Nachwuchs nicht herangeführt hat“. Seit der Kinderserie läuft es wieder. Wobei wohl Corona wenigen Firmen so genützt hat wie dem Unternehmen für Modelleisenbahnen.

Die ganze Spielzeugbranche hat zugelegt in den Lockdown-Phasen, aber Märklin profitiert sogar mehrfach. „Es kommen Leute, die ihre Zeit daheim zum Ausmisten genutzt haben. Und dann findet man eben Opas alte Eisenbahn im Keller oder auf dem Speicher“, sagt Ott. Andere suchen nach einem Spiel für daheim, vielleicht auch eins, das man mit den Kindern zusammen spielen kann. Erwachsene spielen dann eben Betrieb. Vielleicht ist ja auch der einzige Unterschied, dass Kinder alles live mitvertonen und die Erwachsenen dann einfach die richtige Taste drücken. Und dann pfeift die Lok eben, wie die auf der Ladenlandschaft jetzt.

Es gibt Subgruppen wie Landschaftsbauer, Sammler oder solche, die alles selbst bauen

Ott schaut wieder regungslos zu dem kleinen schwarzen Kasten. Die fährt los. „Sehen Sie das?“ Kein Ruckeln mehr zu sehen wie früher, als der erste Stromstoß den Zug nach vorne gehauen hat. Die Lok fährt an wie das Original: Gaaanz langsam. Und die zwei erwachsenen Männer, die schon hunderttausend Mal gesehen haben, wie so eine Lok anfährt, schauen gebannt zu. Technik ist das eine, auch der Sammeltrieb trägt zur Erklärung bei. Aber dann ist da noch immer die Frage: Was ist denn in

aller Welt so spannend daran, einen Zug immer wieder im Kreis fahren zu lassen?

Stampfen, pfeifen, die Lok wird schneller. Glockenläuten. Ruckelfrei in den Tunnel. Dingeling. Telefon. Ein Stammkunde ist dran, er fragt nach dem neuen Broschegg. Das sei noch nicht da. „Aber Ihr Wagen-Set ist da.“ Der Mann wirkt unglücklich. Ott sagt: „meld mich dann, dann kennta's kumma.“ Hört sich an, als müsse ein Kind getröstet werden.

„Meine erste Lok war das schönste Spielzeug, was ich hatte“, sagt Ott. Rar, selten spielbar. Draußen steht nun ein Vater mit seinem Sohn vor dem Schaufenster und schaut sich die Auslage an. Der Sohn zeigt, der Vater nickt, sie gehen weiter. Wollen vielleicht auch mal zusammen ein kleines Fahrzeug im Kreis fahren lassen. Ott sagt: „Ich hatte dann bald schon viele Schienen, konnte viele Strecken bauen.“ Und mit dem Vater spielen. Das ist ja auch noch ein Grund: dass Väter durch Minizüge offenbar einen Draht zu ihren Kindern finden. „Oft kommen Väter rein, wollen eine Startpackung, und man merkt, dass der Papa auch spielen will.“ Manchmal dürfe das Kind dann auch nur mitspielen, oder sogar gar nicht, sagt Ott mit einem Lächeln.

Michael Feierlein ist Vorsitzender des Münchner Modelleisenbahn-Vereins. Der Klub hat eine Anlage von 30 auf vier Meter. Wer spielt, also macht Betrieb? Derzeit hat der Verein 65 Mitglieder, ausschließlich Männer. „Das ist einfach ein Männerding, diese Technikbegeisterung.“ Subgruppen gibt es da aber schon. Manche sind leidenschaftliche Landschaftsbauer, andere bauen die Bahnen gleich ganz selbst. Die Spure sind genormt, ob da nun eine selbstge-

baute, eine vom Marktführer oder von anderen Firmen wie Roco, Fleischmann oder Pico fährt oder die sündteuren Nachbildungen in höchster Qualität wie etwa von Fulgurex, der Effekt auf den Menschen ist der gleiche. „Diese Bahnen haben einfach eine Wirkung auf mich, zum Beispiel die alten Münchner S-Bahnen.“ Und welche? „Natürlich Nostalgie, wenn man an seine Schul- oder Studentenzeit erinnert wird, hat das auch einen Hauch von der damaligen Leichtigkeit des Lebens.“ Ob nun in München oder im Ruhrgebiet, dem Hotspot der Modelleisenbahner. „Da gibt es einfach nicht so viele Freizeitmöglichkeiten“, sagt Feierlein und lacht. Dort gibt es viele Kohletransport-Spezialisten, die Münchner bauen sich eben ihre Berge und idyllischen Dörfer nach, gerade die Münchner.

Im Kreis fahren. „Schwierige Frage.“ Ein bisschen wird man ja auch selbst zum Lokführer und fährt durch die Landschaft, was zu Zeiten eines Lockdowns ja ein bisschen hilft. Dann eben Lokdown. Und nachdem die Kleinen wirklich alles können wie die Großen, Sprache, Töne, Lichter, kann der Erwachsene am Drehregler zum Fernreise-Kapitän werden. „Und mit einer Digitalsteuerung können heute mehrere Züge auf einem Gleis fahren.“ Und man könne sich einfach „seine eigene heile Welt bauen“. Das erklärt vielleicht auch, dass die allermeisten Landschaften kleine Orte in der Nähe der Berge sind mit ein paar Gleisen dazwischen. „Viele bauen sich auch ihren Kindheitsort nach. Kindheitserrinerungen, um sie noch einmal zu durchleben.“ Ein Kunde, der jetzt etwa 65 ist, würde auch meistens Züge der Epoche III kaufen, zwischen 1945 bis 1970. Züge aus seiner Kindheit. Derzeit laufe Epoche VI. Seit wann? „Seit wann ist die, Herr Steinhauser?“ Ott spricht mit Steinhauser manchmal ein bisschen so wie Polt mit der Kollegin Schneeberger. „Seit 2006.“

„Einen Zug im Kreis fahren zu lassen, ist genauso beruhigend wie ein Aquarium anzuschauen.“

Ein Mann betritt das Geschäft, es ist der Kunde aus Regensburg. Er sagt verschiedene Nummern auf. Artikelnummer 59694, „Niederländische Diesellok“, hat Ott noch nicht, die ist neu. Der Mann aus Regensburg sackt um eine Spurbreite in sich zusammen. Extra hergefahren ist er. „Und 59695? Ah no ned?“ Nein. Die tschechische gefällt ihm aber auch, die neue 102. Und ob ihm Ott einen Sound draufspielen könnte, einen aktualisierten, auf eine Lok. Die müsste er abgeben, sagt Ott. Der Mann schaut sich die tschechische Lok an, wiegt sie in der Hand. Verarbeitung, Haptik, Gewicht, „wie sich die Lok anfühlt, ich hab ja noch nicht so viele“. Ott lacht, der Mann sagt: „Das wäre die Nummer 807.“ Kostet 240 Euro, die er in kleineren Scheinen gleich rauslegt. Damit ist er aber bestimmt kein Rekordhalter, er kennt Sammler, die haben doppelt so viele Loks. „Zwoahundertvierze, nehmanas?“ „Ja, die nehme ich jetzt.“ „Die schaut guad aus.“ „Ja, die schaut guad aus.“ Mit Zugsammlern muss man meist keine großen Verkaufsgespräche führen. „Jeden Tag fahre ich eine Stunde lang.“ Warum?

„Erinnerungen, zum Beispiel mit dem VT 900-Zug bin ich jeden Tag gefahren“, sagt der Regensburger, „zur Schule nach Straubing, zur Studienzeit mit der 103 immer nach München“. Keine Tüte, die Lok bleibt in der Hand. „Daheim wird sie sofort ausprobiert.“ Er geht, Ott sagt: „Deshalb macht das Verkaufen auch so einen Spaß.“ Weil man nicht viel tun muss. Aber für 807 Lokomotiven, da braucht man Platz.

„Wenige haben große Anlagen“, sagt Ott. In München erst recht? „Man darf nicht unterschätzen, wie viele Leute in München viel Platz haben.“ Es sind wahrscheinlich auch eher solche Leute, die sich zig Lokomotiven leisten, um damit zu spielen, also Betrieb zu machen.

Modelleisenbahn, ideales Lockdown-Spiel, geht alleine und daheim. Im November lag die Nachfrage um 75 Prozent höher als im Vorjahr, heißt es etwa von Märklin. Gerade werden wieder immer mehr Männer zu verträumten Lokomotivführern.

„Einen Zug im Kreis fahren zu lassen, ist genauso beruhigend wie ein Aquarium anzuschauen“, sagt Ott. Die kleine heile Welt im Griff und im Blick zu haben. Ott hat vier Kinder, die drei Töchter konnte allerdings nicht einmal er märklinisieren, den Sohn, 42, allerdings dafür so richtig. Er betreibt das zweite Modelleisenbahn-Geschäft am Platz, „Gleis 11“, gleich nebenan am Gleis 11 des Hauptbahnhofs. Und auch wenn Otts Frau keine Bahn daheim duldet, weil sie sagt, er hätte ja schon eine in der Arbeit, kennt er natürlich den Märklinisten-Trick: einfach eine für die Enkel aufbauen, dann heißt es eben nicht Betrieb machen, sondern vorbildlich Zeit mit den Kindern respektive Enkeln verbringen.